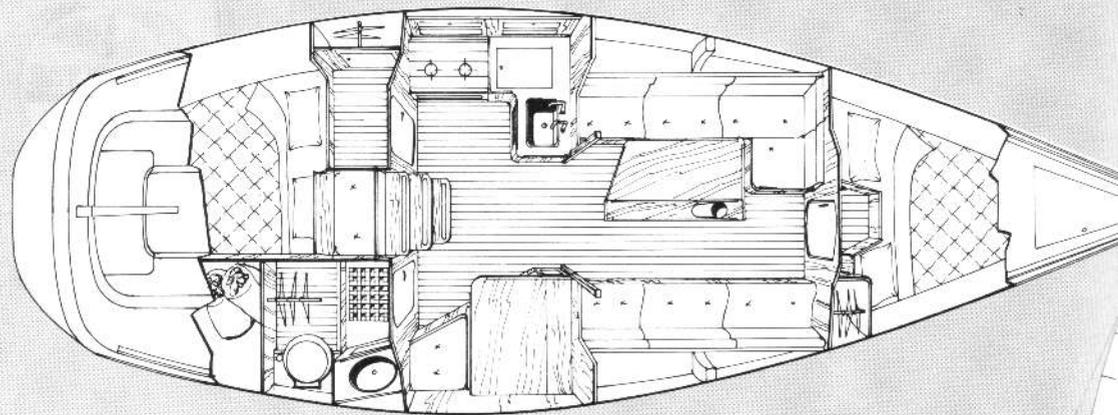


# ATTALIA 32



## TECHNIQUES

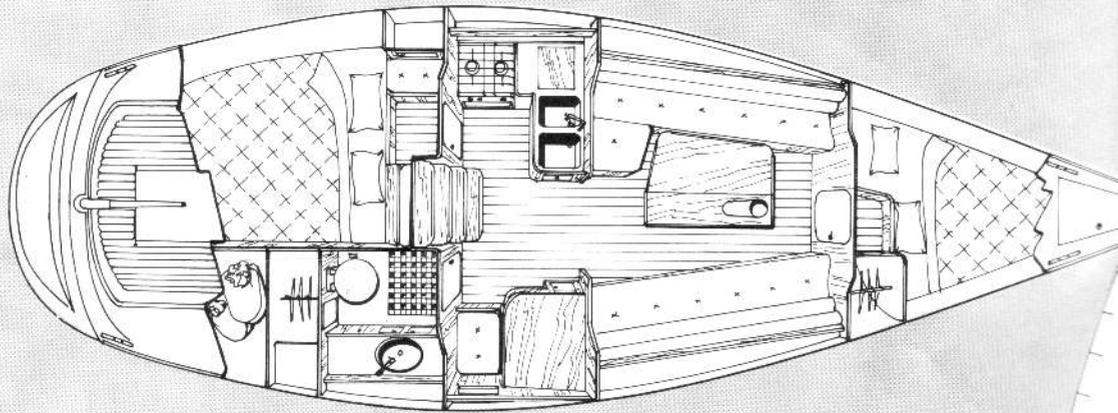
grages pour débrancher les fils lors d'un démâtage.

Quant au Gib'Sea 92, il est doté d'un tube solidaire du pont et de la coque, garni de messagers; ce tube court depuis la console à instruments qui surmonte la descente, jusqu'au panneau à instruments de la table à cartes. Une finesse que vous apprécierez énormément à l'heure d'installer l'électronique.

• **Moteur.** Les installations mécaniques de ces quatre voiliers sont comparables. Mais il y a fort à parier que Gibert changera très vite l'emplacement des commandes.

Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
++	+++	+	++
++	++	—	++
—	++	+	++
++	++	++	++
—	—	++	—
—	8	11	—
6	—	—	10
++	++	++	++
—	—	—	—
9	9	7	8
1	1	1	1
+	+++	++	++
étanche 55 Ah	étanche 80 Ah	étanche 70 Ah	étanche 60 Ah
++	++	++	++
+	+	+++	+
+++	—	—	—
Volvo 2001 9 ch	Volvo 2001 9 ch	Yanmar 2 GM 18 ch	Volvo 2001 9 ch
+	+++	+++	+++
+	+++	+++	++
++	++	++	++
++	++	++	++
55 l	35 l	45 l	27 l

# FIRST 305



Attalia 32	First 305
Joubert et Nivellet Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers, tél. 51.91.06.10	Jean Berret Bénéteau, ZI des Mares, BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de- Riez, tél. 51.55.53.82
9,70 m	9,80 m
9,20 m	9,35 m
7,90 m	8,00 m
3,20 m	3,25 m
1,75 m	1,75 m
1,10 m	0,76 m
3 400 kg	3 600 kg
1 235 kg	1 350 kg
17,60 m <sup>2</sup>	18,50 m <sup>2</sup>
34,00 m <sup>2</sup>	30,50 m <sup>2</sup>
26,30 m <sup>2</sup>	24,50 m <sup>2</sup>
18,70 m <sup>2</sup>	12,75 m <sup>2</sup>
4,80 m <sup>2</sup>	5,75 m <sup>2</sup>
72,30 m <sup>2</sup>	70,50 m <sup>2</sup>
2°	2°
18 ch	9 ch
288 100 F	301 965 F
avec 3 voiles	avec 3 voiles
et moteur 18 ch	et moteur 9 ch
4 835 F	7 639 F
4 875 F	6 588 F
5 954 F	7 595 F
1 063 F	3 690 F
7 100 F	22 263 F
—	3 560 F

## CONCLUSION

Speed ou chics, sports ou choc, il faut en venir à l'heure des choix. A vous de jouer, en fonction de vos goûts.

Speed, sports et choc. Le Gib'Sea 92 a montré sur l'eau d'excellentes performances. Même si le modèle testé est un peu amélioré par rapport à une version strictement de série, il s'agit incontestablement d'un voilier sensible et rapide. L'intérieur, traité avec sobriété, se distingue par la priorité accordée aux aspects fonctionnels. Mais un brin de design serait un « plus » attractif, d'autant que Gibert trouverait là une originalité le démarquant du style vers lequel convergent la plupart des constructeurs.

Chics, sports et speed. Rapide, sportif à l'occasion, le Feeling 920 s'est habillé à l'intérieur en tenue de ville. Comprenez que les emménagements, où le volume est parfaitement utilisé, impressionnent par la qualité de l'ébénisterie et nombre de détails agréablement peaufinés... Et, aussi, par leur adaptation à la mer, comme en témoigne en particulier la table à cartes.

Choc, sports et chics : l'Attalia 32 navigue avec discrétion, avec tranquillité. Belle silhouette qui séduit : après tout, c'est important, non ? Valeureuse prestation sur l'eau d'un voilier strictement de série (même ses voiles étaient « standard »). Quant à l'intérieur, il est traité dans un style un rien classique mais élégant. Si la cabine arrière manque d'un brin de lumière, le carré est agréablement entouré de hublots de grande taille. Et puis l'Attalia 32, c'est aussi la qualité, une qualité omniprésente, peu visible et pourtant si évidente à l'équipage.

Speed, chics et choc. A voir les performances du First 305 dériveur, nul doute que le quillard, qui devrait « marcher » encore mieux, soit un bon canot. Speed, le dériveur, et choc, le concept bisafraïn imaginé par Bénéteau pour apporter une solution nouvelle à l'éternel problème du tirant d'eau. Quant à l'intérieur, le vaste capot coulissant qui prolonge celui de la descente donne un éclairage nouveau à l'intérieur tout de teck et de courbes lamellées.

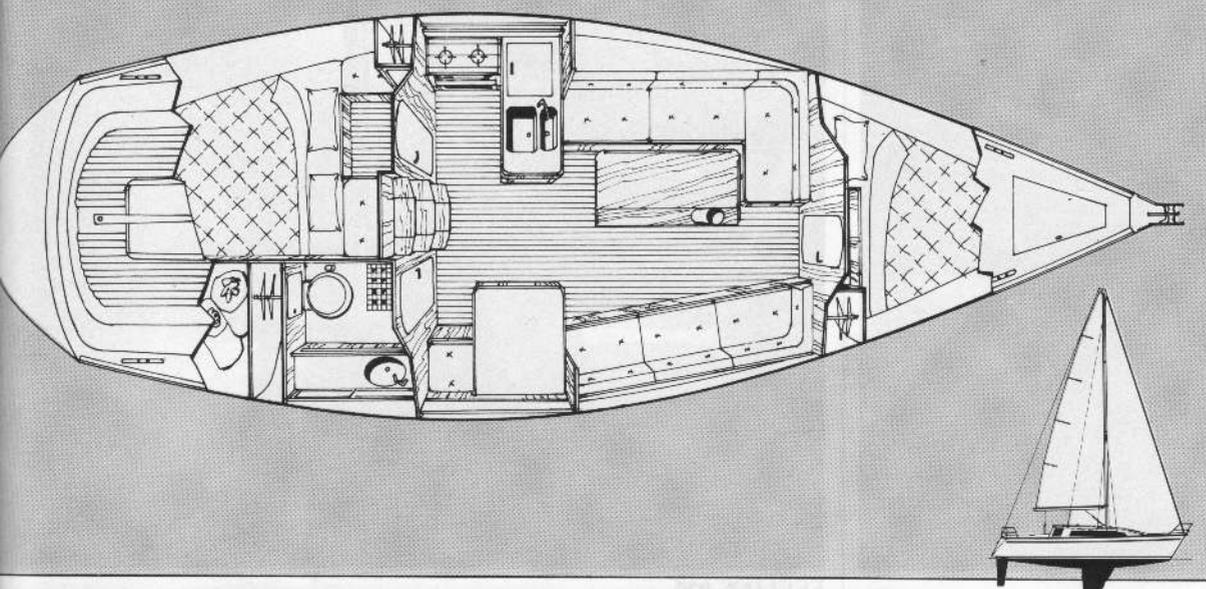
En attendant de connaître votre choix, voici le mien. Purement subjectif. Mon coup de cœur... Je prends la carène du Gib'Sea, l'intérieur du Feeling, la silhouette de l'Attalia et la dérive du First...

Le reste est affaire personnelle, une question de nuances entre lesquelles cet essai comparatif doit vous permettre de trancher.

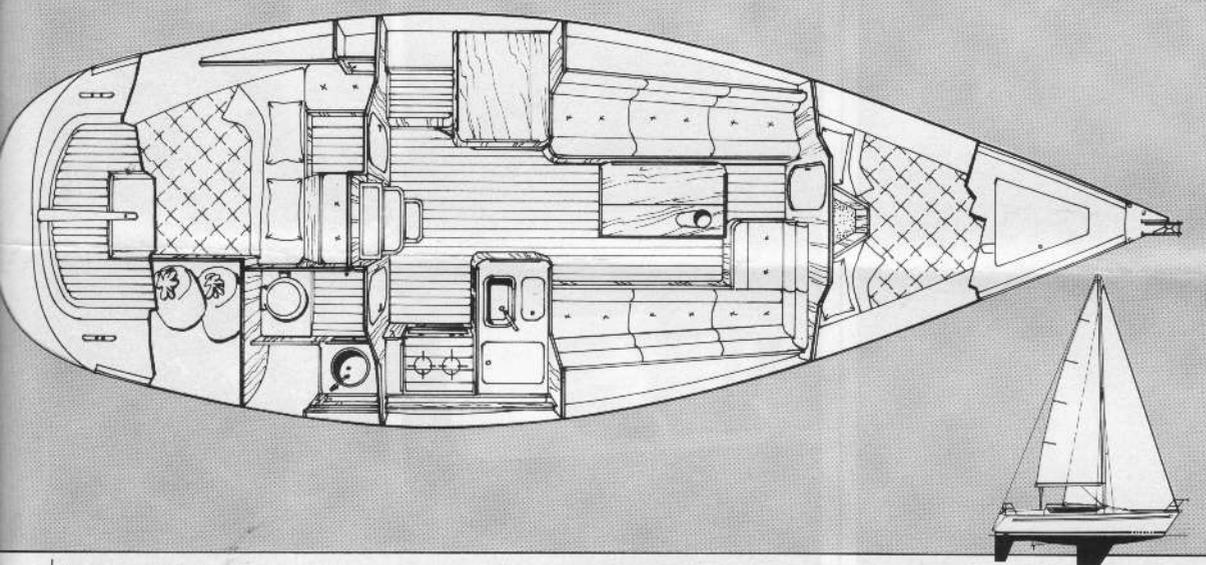
# GIB'SEA 92



## EQUIPEME



# FEELING 920



- **Sécurité.** La pompe de cale de l'Attalia 32 est dans le coffre. Faut-il exclure le risque d'une voie d'eau par gros temps, qui obligerait un équipier à ouvrir en grand le coffre extérieur pour pomper ?
- **Installation électrique visible.** En revanche, l'Attalia 32 est le seul voilier à offrir une prise 12 volts. Serait-ce pour y brancher une pompe électrique ?
- **Installation électrique non visible.** L'Attalia 32 est encore à citer : les fils électriques sont connectés, en pied de mât, par des prises étanches. Il est donc heureusement inutile de démonter les vai-

Sécurité
Emplacement pompe extérieure
Deuxième pompe (intérieure)
Stockage gaz domestique
<b>Installation électrique visible</b>
Tableau électrique
Prise 12 volts
Disjoncteurs
Fusibles
Voltmètre
Ampèremètre
Nombre total de plafonniers
<b>Installation électrique non visible</b>
Batterie
Accès à la batterie
Type de batterie
Capacité de la batterie
Fixation et protection de la batterie
Déconnexion câblage en pied de mât
Prééquipement électrique pour électronique
<b>Moteur</b>
Marque
Type
Puissance
Emplacement levier de commande
Facilité de commande
Emplacement tableau de bord
Accès au moteur
Volume réservoir à carburant

## TIRANTS D'EAU RÉDUITS

Habituellement, les essais se déroulent avec les versions quillard des voiliers. Leurs performances, d'ailleurs, sont toujours supérieures à celles des versions à tirant d'eau réduit. Eh bien ! cette fois, le constructeur Bénéteau a proposé de « jouter » face aux quillards avec une version dériveur lesté bisafan du First 305.

Avantages de la formule : les safrans dispensent de béquilles à l'échouage. Et, à la gîte, l'un des deux est toujours parfaitement immergé, même si l'autre a tendance à traîner de l'eau.

Sous la coque, le lest demeure extérieur afin de protéger la coque à l'échouage; mais il est tout plat, large et peu profond, en vue de minimiser le tirant d'eau. La dérive pivotante, elle, est très profonde (2,05 mètres), profilée comme un aileron de quille et lestée de 225 kilos de fonte, afin d'abaisser autant que possible le centre de gravité.

A l'expérience, la formule s'avère surprenante d'efficacité. Mais la barre est cependant moins sensible qu'avec un safran simple : le système de biellettes lui ôte un rien de sensibilité. Au près, quand il suffit sur un autre voilier de relâcher la traction sur la barre pour le laisser monter dans le vent, avec un bisafan il ne faut pas hésiter à pousser pour pointer. Utile contrepartie : vous pouvez sans crainte lâcher la barre un instant, car le First 305 prend son temps avant de se dérouter.

Reste que cette option est plus coûteuse que celle classique « dériveur lesté » (plus du double), mais quelle efficacité !

Précisons enfin que si le Gib'Sea 92 n'est disponible qu'en version quillard, l'Attalia 32 et le Feeling 920 existent en versions quillard et dériveur lesté, tandis que le First 305 est proposé, lui, avec lest profond, lest court ou en dériveur bisafan.

FICHES TECHNIQUES	Gib'Sea 92	Feeling 920
<b>Architecte</b>	Jacques Fauroux	Philippe Harlé
<b>Constructeur</b>	Gibert Marine, BP 32, 17230 Marans, tél. 46.01.13.54	Kirié, route de La Rochelle 85100 Les Sables- d'Olonne, tél. 51.21.18.83
<b>Dimensions</b>		
Longueur hors tout	9,50 m	9,65 m
Longueur coque	9,10 m	9,20 m
Longueur flottaison	7,70 m	7,50 m
Maître-bau	3,20 m	3,22 m
Tirant d'eau :		
• quillard	1,80 m	1,70 m
• tirant d'eau réduit	1,40 m	0,95 m
Déplacement	3 400 kg	3 800 kg
Lest	1 150 kg	1 360 kg
<b>Voilure</b>		
Grand-voile	18,50 m <sup>2</sup>	19,50 m <sup>2</sup>
Génois	33,50 m <sup>2</sup>	32,50 m <sup>2</sup>
Inter	26,00 m <sup>2</sup>	16,00 m <sup>2</sup>
Foc	19,60 m <sup>2</sup>	15,10 m <sup>2</sup>
Tourmentin	6,00 m <sup>2</sup>	6,50 m <sup>2</sup>
Spi	69,00 m <sup>2</sup>	72,00 m <sup>2</sup>
<b>Catégorie de navigation</b>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
<b>Moteur</b>	9 ch	9 ch
<b>Prix</b>	276 500 F avec 3 voiles et moteur 9 ch	294 620 F avec 3 voiles et moteur 9 ch
<b>Principales options</b>		
Spinnaker	9 900 F	—
Accastillage et tangon	5 050 F	3 890 F
Inter	6 250 F	—
Tourmentin	4 950 F	—
Version tirant d'eau réduit	—	9 530 F
Version S	—	3 780 F



GIB'SEA 92



FEELING 920



ATTALIA 32



FIRST 305

## CARRÉS

Coup d'œil général : hormis le Gib'Sea 92, dont le carré témoigne à l'évidence d'un parti pris de simplicité, les trois autres montrent une recherche plus fouillée. Ebénisterie moderne et claire à bord du First 305 ; vernis satinés et tons chauds sur le Feeling; classicisme pour l'Attalia 32... L'esthétique est affaire de goût et chacun suivra son cœur. Mais voyons aussi les éléments objectifs.

• **Lumière.** Outre les hublots latéraux, l'Attalia 32 offre aussi deux grands hublots fixés sur la face avant du roof. Encore mieux : le First 305 est doté, lui, d'un capot coulissant en plexiglas teinté, en avant du panneau de descente. Le carré s'en trouve véritablement inondé de lumière et l'on appréciera aussi, en été, la possibilité d'ouvrir ce vaste panneau.

• **Confort.** Les sièges du Feeling 920 sont remarquablement confortables, tout comme ceux dont est équipé le First 305 de l'essai (malheureusement, ils ne correspondent pas au modèle de série).

• **Equipements.** Bravo pour les ramasse-poussière intégrés au plancher. Et gageons que le constructeur de l'Attalia installera bientôt ce menu mais précieux perfectionnement.

• **Dimensions.** Bizarre : le First 305, qui est le voilier le plus large de l'essai, dispose du carré le plus étroit. Où est l'erreur ?

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
Finition	++	+++	+++	+++
Esthétique	++	+++	+++	+++
<b>Lumière</b>				
Surface des hublots	++	++	+++	+++
Dimensions panneau ouvrant	18 x 32	18 x 41	42 x 30	70 x 61
Eclairage naturel	++	++	+++	+++
Vision sur l'extérieur	++	++	+++	++
Rideaux	++	++	+++	++
Eclairage électrique	++	++	+++	++
Aération	++	++	++	+++
<b>Confort</b>				
Circulation	+++	+++	+++	++
Mains courantes	+++	++	+++	++
Confort assis	++	+++	+++	+++
Fonctionnalité table	+++	++	++	++
Dimensions table	102 x 108	98 x 86	95 x 118	95 x 81
Mise en place couchette double	+++	option	—	—
Rangements sous couchettes	++	++	++	++
Accès aux coffres sous couchettes	+++	++	++	++
Tenue des coussins à la gîte	++	+++	++	++
Toiles anti-roulis	—	—	—	—
Encombrement tirants de cadènes	++	++	+++	++
<b>Equipements</b>				
Ramasse poussière	++	++	—	++
Equipets	++	++	++	++
Bar	++	—	++	—
<b>Dimensions</b>				
Hauteur intérieure	175	187	184	180
Longueur	194	190	191	184
Largeur maxi-mini	248-165	216-163	204-178	194-132



# CUISINES

Imposantes, ces cuisines de bateaux de 9 mètres dans lesquelles l'espace n'est pas compté. De vraies cuisines de mer, même s'il manque aux Feeling 920 et Attalia 32 la barre de protection en inox qui, devant le réchaud, peut servir aussi de main courante. Celle du First 305 est même munie d'anneaux permettant de gréer une sangle.

Seul le four du Gib'Sea 92 est livré en option, mais ce voilier offre (comme l'Attalia 32) une alimentation en eau de mer. Et, c'est digne d'un plus gros bateau, la pompe de l'Attalia est électrique.

Imbattable, le double évier du First 305, mais notons cependant que les éviers simples du Gib'Sea 92 et du Feeling 920 sont complétés d'un mini-égouttoir.

Les glacières sont assez volumineuses et les volumes de rangement toujours suffisants, surtout ceux du Feeling 920... Mais pourquoi les constructeurs du Gib'Sea 92 et du Feeling 920 négligent-ils la poubelle ? Un accessoire indispensable et véritablement peu coûteux...

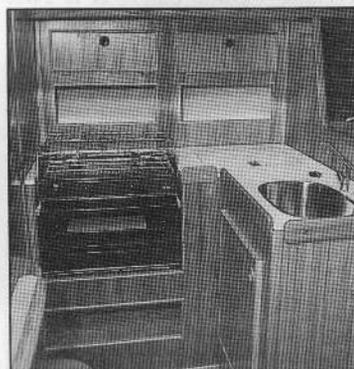
	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
Main courante	++	—	—	+++
Pompe à eau douce	à pied	à pied	électrique	à pied
Volume réserve d'eau	140 l	130 l	90 l	100 l
Facilité de remplissage	++	++	++	++
Alimentation en eau de mer	++	—	++	—
Taille évier	++	++	+	+++
Accès vanne d'évier	++	++	+++	++
Nombre de feux	2	2	2	2
Bouteille gaz sous réchaud	oui	non	non	non
Four	option	++	++	++
Débattement du cardan	+++	++	++	++
Volume glacière (approximatif)	70 l	90 l	100 l	80 l
Vidange glacière	—	++	++	++
Équipement glacière	+	++	++	+++
Taille du plan de travail	+++	++	++	++
Rebords plan de travail	++	+++	+++	++
Fonctionnalité plan de travail	++	++	++	++
Poubelle	—	—	++	++
Rangements à vaisselle	++	+++	++	++
Rangements à vivres	++	+++	+++	+++
Tiroirs anti-gîte	—	+++	—	++
Eclairage naturel	++	++	+++	++
Eclairage électrique	++	++	++	++
Aération	++	++	+++	+++
Ergonomie générale	++	+++	+++	++
Facilité d'entretien	++	+++	+++	++
Hauteur sous barrots	176	184	177	177



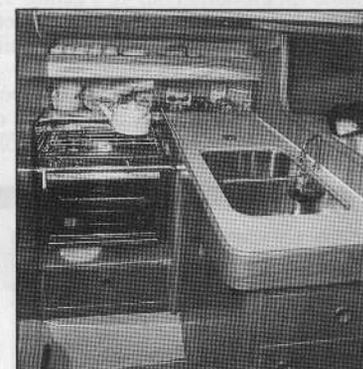
GIB'SEA 92



FEELING 920



ATTALIA 32



FIRST 305

## TABLES A CARTES

La table à cartes de l'Attalia est sensiblement plus large que les autres. Mais elle n'atteint pas cependant le format « grand aigle » (105 x 75).

La mieux équipée, au plan des rangements, est sans conteste celle du First 305. Il n'y manque ni le fourre-tout, ni la bibliothèque.

Pour obtenir la table à cartes idéale, il faudrait ajouter cependant le banc latté et incurvé du Feeling 920, aussi pratique au large qu'au port.

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
Format	57 x 87 avant	87 x 77 avant	105 x 62 avant	87 x 65 avant
Sens de travail	++	+++	+++	++
Rebords	++	+++	+++	++
Rangement des cartes	++	+++	++	++
Plumier	—	++	—	++
Fourre-tout	++	++	+	++
Bibliothèque	—	—	—	+++
Confort siège	++	+++	+	++
Tenue du navigateur à la gîte	+	++	+	+
Eclairage naturel	++	++	++	++
Lecteur de cartes	++	+++	+++	++
Emplacement instrumentation	++	++	+++	++
Instrumentation encastrable	+++	++	+++	++

## TOILETTES

• **Coins lavabos.** Superbes miroirs sur l'Attalia 32 et le Gib'Sea 92 mais, sauf à se plier soigneusement... l'on n'y voit que son propre nombril !

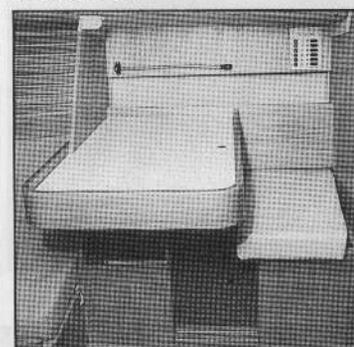
• **WC.** Un comble : le WC de l'Attalia 32 est si vaste que l'on pourrait presque avoir du mal à s'y caler.

Deux bons points : un premier pour le Gib'Sea 92, où le grand hublot ouvrant (presque un panneau) offre une aération parfaite. Un second pour les vannes du Feeling, qui tombent sous la main.

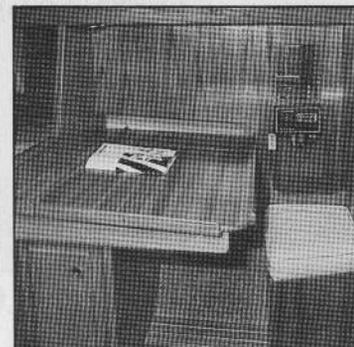
• **Équipements-confort.** Vous penserez évidemment à gréer des rideaux lorsqu'ils ne sont pas fournis.

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
<b>Lavabo</b>				
Pompe lavabo	à main	à pied	à pied	à pied
Taille lavabo	++	++	++	++
Accès vannes lavabo	++	+++	+++	++
Miroir	+	++	+	+++
Équipements-rangements	++	+++	+++	+++
Dimensions utiles au sol	57 x 50	57 x 58	57 x 82	57 x 55
Hauteur intérieure	177	177	176	171
<b>WC</b>				
Ergonomie	+++	+++	++	+++
Accès vannes WC	++	+++	++	++
Aération	+++	++	++	++
<b>Équipements-confort</b>				
Eclairage naturel	+++	++	+	++
Rideaux	++	++	—	—
Eclairage électrique	++	++	++	++
Dimensions portes	153 x 43	156 x 42	163 x 45	150 x 38
Penderie humide	++	+++	++	++
Fermeture verrouillable	++	++	++	++

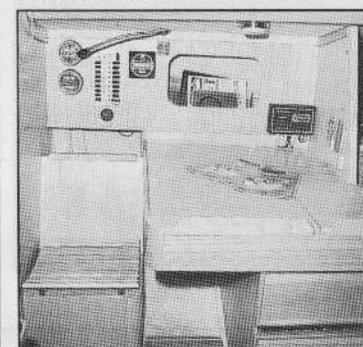
GIB'SEA 92



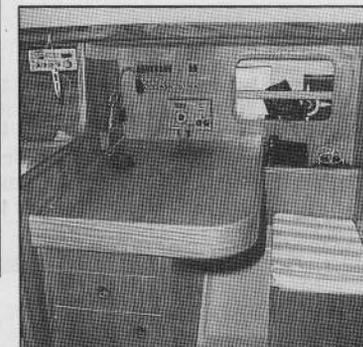
ATTALIA 32



FEELING 920



FIRST 305

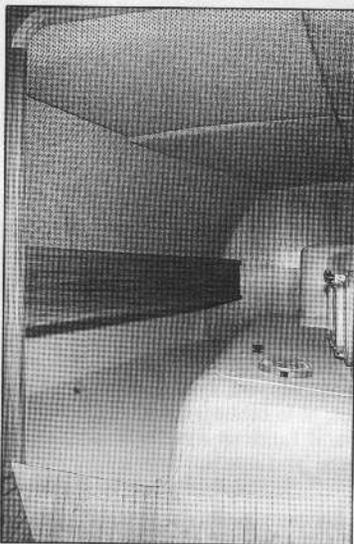


# GRÉEMENTS

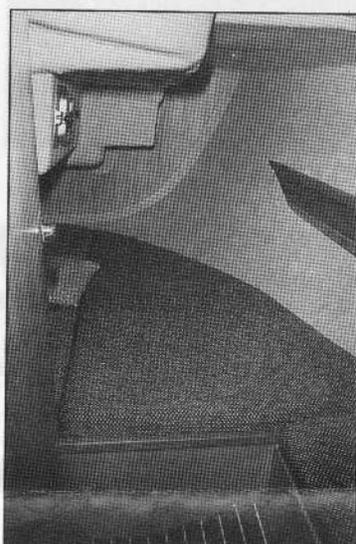
Deux gréements strictement de série, lors de cet essai : celui de l'Attalia 32, doté d'un étage de barres de flèche, et celui du Gib'Sea 92, à deux étages.

Le double étage de barres de flèche constitue un « plus ». Il n'est disponible qu'en option sur le Feeling 920 (version « grand mât ») et le First 305 (version « S »). Bénéfice de cette formule ? Un mât de section plus mince. Avec, en corollaires, un meilleur rendement aérodynamique et un poids réduit dans les hauts.

Le First 305 S est même équipé de bastaques, à l'usage plus encombrantes que nécessaires en raison de la solidité du profil de mât. Elles peuvent en tout cas servir au contrôle du cintre du mât.



GIB'SEA 92



FEELING 920



ATTALIA 32



FIRST 305

# CABINES

• **Cabines arrière.** Que faut-il attendre de ces cabines arrière glissées sous un cockpit ? De l'espace, de l'air et de la lumière. C'est ce qu'offre nos quatre voiliers.

Avec un léger avantage à la cabine arrière du First 305. Même si elle manque un peu de hauteur sous barrots, les dimensions de la couchette sont un rien plus grandes. Et, surtout, l'on y dénombre pas moins de trois hublots ouvrants et deux fixes. Vraiment agréable ! En revanche, l'espace de dégagement, à l'entrée de la cabine, est trop compté. Ceux du Gib'Sea 92 et de l'Attalia sont nettement plus confortables.

• **Cabines avant.** La couchette avant du Gib'Sea 92 semble un peu courte, mais il suffit de faire pivoter la porte de la penderie pour lui donner une taille normale.

Quant au reste des détails, notons les aérateurs qui ornent les capots du Gib'Sea 92 et du Feeling 920; ajoutons enfin deux petits équipets supplémentaires, de part et d'autre de la baïlle à mouillage du First 305.

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
<b>Cabine arrière</b>				
Porte verrouillable	++	++	++	++
Confort couchette double	++	++	++	++
Panneau ouvrant	++	—	—	—
Hublots	++	++	+	+++
Rideaux	++	++	++	++
Aération	+++	++	++	+++
Equipets	++	+	++	++
Penderie	++	++	+++	++
Plafonnier (s)	2	2	1	2
Rangements sous couchettes	—	+	+	+
Accès aux coffres sous couchettes	—	+	+	+
Espace de dégagement	63 x 68	59 x 55	65 x 65	58 x 52
Hauteur sous barrots	177	175	177	171
<b>Cabine avant</b>				
Hublot	—	—	—	—
Capot ouvrant	+++	+++	++	++
Plafonnier (s)	2	1	1	1
Rangements sous couchettes	++	++	++	++
Accessibilité coffres sous couchettes	++	++	++	+++
Equipets	++	++	++	+++
Intimité isolation	++	++	++	++

## DORMIR

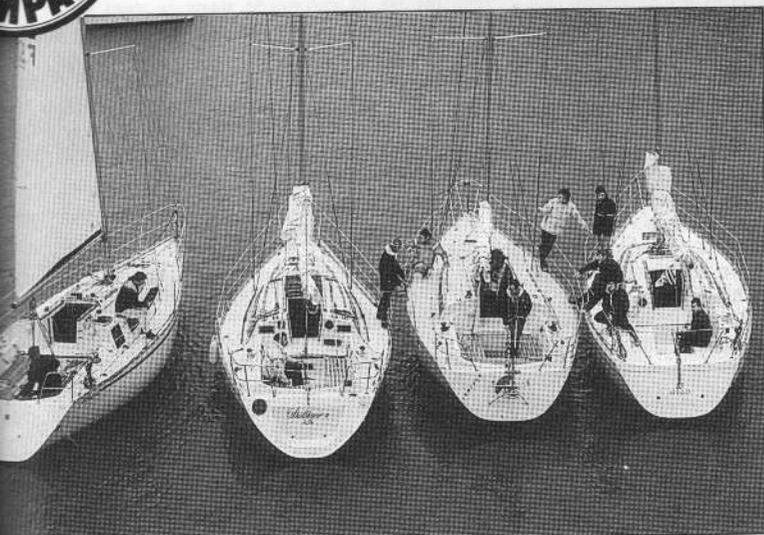
Bateaux	Longueur	Largeur à la tête	Largeur aux coudes	Largeur aux genoux	Largeur aux pieds
<b>Gib'Sea 92</b>					
Couchette avant	215	136	114	71	41
Couchette arrière	186	156	142	123	96
Couchettes carré	182	85	67	53	36
<b>Feeling 920</b>					
Couchette avant	218	138	144	86	38
Couchette arrière	180	150	136	100	75
Couchettes carré	185	55	51	46	34
<b>Attalia 32</b>					
Couchette avant	200	179	131	82	20
Couchette arrière	190	157	139	112	92
Couchettes carré	191	60	59	56	44
<b>First 305</b>					
Couchette avant	203	135	107	68	37
Couchette arrière	185	156	147	125	107
Couchettes carré	185	60	60	60	60

Les largeurs des couchettes sont prises à la tête, aux coudes (à 60 centimètres de la tête), aux genoux (à 120 centimètres de la tête), aux pieds (à 180 centimètres de la tête).

## LECTURE DES TABLEAUX

Les éléments évoqués dans les tableaux de cet essai comparatif sont caractérisés par une notation positive lorsque l'élément est présent. La satisfaction que chacun donne à l'utilisation, en comparaison avec les autres bateaux, est qualifiée de + à +++. Lorsque l'élément est absent ou lorsque aucune réponse n'est possible (exemple : type de batterie, sur un bateau qui n'a pas d'installation électrique), aucun signe n'est porté dans la colonne.

En aucun cas ces tableaux ne sont une liste exhaustive du matériel équipant les bateaux. Il existe pour cela une notice descriptive publiée par les constructeurs auprès desquels vous pourrez l'obtenir. Dans ces tableaux, les essayeurs de *Voiles et Voiliers* énumèrent simplement les données qui leur ont paru être d'un intérêt certain et vous donnent leur opinion sur les points essentiels caractérisant ces voiliers habitables.



De gauche à droite : Gib'sea 92, First 305, Feeling 920, Attalia 32.

## PONTS

- **Sécurité.** A bord de ces voiliers, la circulation s'effectue sans difficulté. L'immense plage avant de l'Attalia, dégagée par le dessin du rouf, est même particulièrement appréciable. Pourtant, l'excès de rondeur des hiloires (c'est un élément de confort en position assise) nécessite un brin d'attention au sortir du cockpit, sauf sur le Gib'Sea 92, dont les hiloires sont moins galbées.
- **L'antidérapant** de ces quatre voiliers est correct, sans plus, identique à ce qui se fait habituellement... et qui pourrait être amélioré. Depuis vingt ans, les antidérapants n'ont guère évolué.
- **Manœuvre.** Deux crocs, au point d'amure du First 305. Un mousqueton, sur les trois autres voiliers... L'idéal serait, bien sûr, une paire de mousquetons.
- **Les plans de pont,** en dehors de ces détails, sont en tous points comparables. Notons cependant les réas supplémentaires (livrés en série) pour les renvois au cockpit, sur le Gib'Sea 92, et deux détails appréciables sur le First 305 : les palans de réglage du chariot de barre d'écoute et des avale-tout de rail de foc sont livrés en série.
- **Mouillage-amarrage.** Un perfectionnement agréable : les chaumards du First 305 (de vrais chaumards et non des fils d'inoc) sont munis de petits rouleaux qui diminuent le ragage et facilitent la manœuvre. Bravo !  
Voyez aussi les bailles à mouillage : celle du Gib'Sea 92 est particulièrement bien moulée, tandis que celle de l'Attalia 32 est verrouillable.

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
<b>Sécurité</b>				
Circulation	++	++	+++	++
Mains courantes	+++	++	++	+++
Implantation des chandelliers	++	++	+++	++
Tension filières réglable	++	++	++	++
Antidérapant	++	++	++	++
Rail de fargue	++	++	++	++
Support bouée couronne	++	++	++	++
<b>Manœuvre</b>				
Point d'amure de foc	++	++	++	+
Rails de foc	++	+	++	++
Position des rails de foc	++	++	++	++
Renvoi des manœuvres au cockpit	+++	++	++	++
Repérage des bloqueurs sur rouf	++	++	++	++
Winches sur rouf	2 SII 16	2 Barb. 15	2 SII 16	2 Lewm. 8
Vitesses winches sur rouf	2	2	2	1
Longueur barre d'écoute	140	120	122	142
Palan de chariot de barre d'écoute	—	—	—	+++
Palan d'écoute de grand-voile	++	++	++	++
Winches de foc	2 SII 43	2 Barb. 40	2 SII 42	2 Lewm. 40
Vitesse winches de foc	2	2	2	2
Winches de foc self-tailing	—	—	—	—
Taquets d'écoute de foc	+++	+	+	++
Position de travail aux winches	++	++	++	++
<b>Mouillage amarrage</b>				
Ferrure d'étrave	++	+	+++	+++
Daviers	2	1	2	2
Chaumards avant	+	+	++	+++
Taquets d'amarrage avant	++	++	++	++
Baille à mouillage	+++	++	+++	++
Chaumards arrière	—	2	—	+++
Taquets d'amarrage arrière	++	++	++	++

## COCKPITS

- **A la barre.** J'ai peu apprécié les hiloires galbées lorsqu'il faut circuler debout, autour du cockpit. Mais quel confort, en position assise ! Surtout à bord de l'Attalia 32 et du First 305, où l'on dispose d'un stick télescopique.
- **Et le teck.** Les larges lattes légèrement espacées du Gib'Sea 92 et du Feeling 920 sont parfaites. L'on y est toujours au sec. C'est un peu en retrait à bord du First 305, où les lattes sont simplement posées sur les bancs (l'eau s'évacue moins bien). L'Attalia 32, lui, ignore cet élément de confort.
- **Circulation.** Bravo pour la jupe du First 305, agréable pour passer d'un ponton au bateau ou, en été, pour plonger ! Vive les vacances !
- **Équipement.** Si vous aimez l'électronique, vous pourrez décorer la descente du Gib'Sea 92 et du Feeling 920 de cinq ou six répéteurs, puisque leurs constructeurs ont prévu des consoles.
- **Sécurité.** Dans les cockpits, les bibs sont accessibles et bien placés... sauf sur le Gib'Sea 92, où il faut plonger dans le logement prévu à l'intérieur du coffre latéral. Dommage, d'autant que Gibert équipe maintenant quelques-uns des voiliers de la gamme d'un coffre extérieur, logé dans le tableau. L'idéal.

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
<b>A la barre</b>				
Confort en position assise	+++	+++	++	+++
Confort assis sur hiloire	+++	+++	+++	+++
Calage assis sur hiloire	++	++	++	++
Position à la barre	++	++	++	++
Stick	+	+	++	++
<b>Circulation</b>				
Accessibilité par l'arrière	++	++	++	+++
Encombrement barre d'écoute	++	+++	++	+++
Passage sur le pont	+++	++	++	++
<b>Équipement</b>				
Emplacements pour répéteur	+++	+++	+	+
Vide-poches	—	++	+	—
Supports manivelles de winches	—	—	1	1
<b>Coffre (s) arrière</b>				
Volume	++	++	++	++
Ouverture	+++	+++	+++	+++
Étanchéité	++	+++	++	++
<b>Sécurité</b>				
Coffre à bib	+	++	++	++
Compartment bouteille de gaz	+	++	++	++
Crépène sur dalots	—	—	—	—
<b>Confort</b>				
Longueur	245	199	201	210
Largeur maxi-mini	159-156	145-145	151-151	152-151
Assèchement des bancs	+++	+++	++	++

## DESCENTES

- Les plus belles descentes... ne sont pas toujours les meilleures ! Voyez celle du Gib'Sea 92, par exemple. Rien pour séduire dans un salon nautique. Mais, en mer, elle est parfaite : des marches profondes, dotées d'un bon antidérapant et larges, larges, sur les côtés... Celle du Feeling n'est pas mal non plus. Les deux autres, moins pratiques, sont fort belles.
- Un mot des capots de descente. L'étanchéité est soignée. Les rails de Téfon permettent de les faire glisser du bout du doigt.

	Gib'Sea 92	Feeling 920	Attalia 32	First 305
Largeur maxi-mini	59-52	58-55	51-58	61-48
Main courante extérieure	+++	+++	+++	+++
Verrouillage porte et capot	++	++	++	++
Démontage de la porte	—	++	++	++
Echelle démontable	—	—	—	—
Pente	++	+++	++	+++
Confort pour équipier de grande taille	++	++	+++	+++
Confort pour enfant	++	+++	+	++
Hauteur moyenne des marches	33	36	28	29
Ergonomie des marches	+++	++	+	++
Antidérapant	+++	+++	++	++
Main courante intérieure	++	+++	++	+++
Manipulation du capot	++	+++	++	++
Capot transparent	—	+++	++	++
Étanchéité capot	++	++	+++	++
Équipet de descente	++	—	—	—

**G**rand-voile haute, tangon à poste et sac à spi sur le pont, quatre croiseurs tournent et virent en un ballet silencieux, à la sortie du chenal de La Rochelle. Complices, ils se regroupent. Concurrents, ils se rangent soudain le long d'une ligne de départ. Une rafale de claquements secs, les gréments vibrent, les spis se gonflent et se tendent : c'est parti ! Au large, les coques prennent la gîte légère de l'allure; quatre jolies vagues se dessinent sous les étraves... En quelques minutes, la belle harmonie de courbes et de couleurs s'éloigne et disparaît dans le pertuis breton.

### La taille de l'harmonie

Le bal est ouvert. N'en déplaise à Méline Mercouri, qui n'œuvre « Jamais le dimanche », le Gib'Sea 92, le Feeling 920, l'Attalia 32 et le First 305 ont largué les amarres pour un week-end de confrontation sans merci.

Neuf mètres (fi des centimètres), c'est la taille de l'harmonie. Pourquoi ? Parce que, comme je le découvre bien vite, ces voiliers sont faciles à dominer. Ils pardonnent beaucoup. Quelle que soit la manœuvre, elle est toujours à la mesure d'un équipier moyen. Il vous arrive de commettre une erreur ? Vous rattraperez facilement l'affaire. Sur le pont, un neuf mètres est un petit bateau.

Mais les emménagements n'ont rien à voir avec ceux d'un mouille-cul. Une grande cabine arrière, une vraie cabine avant, du volume pour le carré, la cuisine, la table à cartes, le compartiment toilettes... L'équivalent bateau d'un « F2 » pour les vacances. Le chic et le charme de la mer en plus. Et, à l'intérieur, un neuf mètres, c'est déjà un gros bateau.

Ils sont partis pour en découdre, ces croiseurs paisibles et confortables qui jouent pour l'occasion les racers de régates. Lorsque les spis ont claqué, le First 305 était devant. A son vent, légèrement en arrière, le Feeling 920 et l'Attalia, bord à bord, s'attaquent déjà au lof tandis que le Gib'Sea 92 envoyait la toile. Tout le monde au rappel, la barre au bout du stick, l'écoute en main, pour un réglage permanent... Les vagues d'étrave s'allongent; 6 nœuds, 6,5 nœuds. Pendant que le Feeling 920 attaque inlassablement l'Attalia 32, le First 305 marque prudemment ses deux poursuivants. Plus loin, le Gib'Sea 92 semble remonter.

### Au large

Guerre des nerfs : le Feeling a fini par passer. François, à la barre de l'Attalia 32, n'entend pas en rester là et prépare sa revanche. Mais un ciré lève un bras. A cette invite du maître de cérémonie, les spis retombent sur les ponts pour attendre le Gib'Sea de Didier, injustement écarté de ce bord par un spinnaker au cœur croisé.

A renvoyer, pour un second bord de largue.

Le jeu est plus serré, cette fois, comme si les concurrents, excités par le premier bord, se trouvaient plus motivés.

Les largues sont toujours bons pour juger les bateaux; ils atteignent là leurs meilleures vitesses et le contrôle du bateau par le barreur y est plus délicat. Rien à redire pourtant. Si le Gib'Sea 92 et l'Attalia ont presque simultanément amorcé un départ au lof, c'est que leurs skippers montaient déraisonnablement dans le vent lorsqu'une risée les a surpris. Sauvage, la régates !

Résultats : en tête, le Gib'Sea 92, qui n'a pas seulement marqué ses poursuivants, mais a même pris quelques longueurs d'avance. Derrière, le Feeling 920, qui a d'abord passé le First 305 pour aller se frotter à l'Attalia 32. Je te

passes, tu me passes... Donnons-les ex aequo. Le First 305, souffrant d'un spi nettement trop creux pour « larguer » comme les autres, s'est pourtant offert le luxe de refaire une partie de son retard lorsque Eric, son skipper, a envoyé l'équipier remonter la dérive.

Original de la flotte, le First 305 est venu en effet sans quille. Mais il s'agit d'un « dériveur Bénéteau », et non d'un dériveur lesté ordinaire (lire l'encadré « Tirants d'eau réduits »).

A l'heure de la méridienne, les équipages, réunis sur le Gib'Sea 92 (le seul voilier armé d'une cafetière : merci Christine !), refont le plein d'énergie à coups de sandwiches... Bref intermède au mouillage, avant l'épreuve du près.

### Au près

Tous les équipiers ont enfilé les tenues de combat : parés pour la bagarre contre le vent ! Dans les cockpits de la bande des quatre, qui tirent des bords pour s'échauffer, les ténors ont pris la barre. Tous des pros. Des champions dans l'ombre, coureurs maison délégués par les chantiers pour cravacher les montures. Eric Cadro (Kirié), Didier Crescence (Gibert), François Giroud (Jeanneau) et Eric Ingouf (Bénéteau) : autant de fines barres qui méritent un beau coup de casquette de marin.

Force 3 et mer plate : l'idéal pour tirer la quintessence de ces bons gros croiseurs aux ressources surprenantes.

Premier bord. Cols relevés et jambes dehors pour les équipiers. Et ça bataille ferme.

Le résultat ? Je sais, vous voulez du sang... Vous n'en aurez pas. Car il y a moins de différences de vitesse entre ces quatre-là qu'entre le TGV et un omnibus. Comprenez bien : si l'un des protagonistes « décrochait », ces voiliers seraient plus faciles à situer les uns par rapport aux autres. Las ! Je suis bien obligé d'insister : tout se passe ici en nuances.

Retenons l'essentiel, en forme de constatations objectives. La première, et de loin la plus évidente : le Gib'Sea 92 « marche » comme un avion. Cap et vitesse. Tout pour lui. Mais le respect de la vérité m'oblige à préciser aussitôt que ses voiles sont superbes et qu'il y a, sur le pont du voilier de l'essai, tout plein de petites choses et de petits bouts qui enlèvent moins à la valeur du bateau qu'au panache de sa victoire.

Derrière, un paquet de trois poursuivants, aux différences de vitesse imperceptibles. L'Attalia a certes réussi à passer le First et à remonter un peu le Feeling. Mais, très froidement, sans coup de cœur, c'est au First 305 que je décerne la palme. C'est bien la première fois que je vois un dériveur lesté – dernier à la fin de ce bord – s'accrocher avec autant de brio à une meute de quillards.

Avec ses deux safrans, ce 305, si l'eau des pertuis était du lait, il y a belle lurette qu'il en aurait fait du beurre salé ! Le cap n'est pas très serré, mais la vitesse demeure suffisante : le

### LES VOILIERS DE L'ESSAI

Pour vous permettre d'apprécier comme il convient les performances des voiliers de l'essai, voici quelques précisions d'importance :

- **Gib'Sea 92** : parfaitement voilé et doté d'un accastillage amélioré par rapport à celui du bateau de série.
- **Feeling 920** : voilier de propriétaire, chargé comme le sont les voiliers de croisière, mais doté du grand mât livré en optionnel.
- **L'Attalia 32** : voilier neuf, strictement de série.
- **First 305** : voilier de propriétaire, aussi chargé que le Feeling 920 ; version dériveur-bi safran, grément « S ».

résultat de la remontée dans le vent est étonnant... Cette fois, la lanterne rouge a la forme d'une Légion d'honneur !

Virement, second bord. Après une demi-heure, le Feeling vient taquiner le tableau du Gib'Sea. Non loin derrière, l'Attalia et le First font pratiquement jeu égal. Avec un petit plus en cap pour l'Attalia.

### Vent arrière

Le ciré lève à nouveau le bras : pour avoir l'écluse de Saint-Martin-de-Ré, il faut rentrer sans tarder. Exit les génois, revoilou les spis. Pour cette fin de journée, à l'allure du vent arrière, il est inutile de scruter les positions relatives des bateaux pour tenter d'en voir un remonter l'autre : tous quatre ont droit à la première place. Noté, sur le First 305, toutefois, une petite tendance au roulis, sans doute provoquée par la conjonction d'un grément S et d'un centre de gravité assez haut lorsque la dérive lourde est relevée.

Au loin, dans ce bleu de fin de journée, l'entrée du petit port n'est pas facile à trouver. Nous nous apercevons même, à l'approche de l'étroit goulet, que la perche qui balise les cailloux, en bordure du chenal, n'est plus à sa place... Les spis ne tomberont qu'après la jetée. Et le capitaine du port, lui, se pose quelques questions. Quatre bateaux d'un coup, une quinzaine d'équipiers en fin d'hiver, les aoûtiens deviennent-ils marsiens ?

Ce soir-là, au restaurant, c'est un peu la fièvre. Ça chauffe, à table. Mais, au matin, ça gèle encore sur les ponts. Quatre équipiers tard levés galopent sur les pontons pour sortir in extremis du bassin à flot avant la fermeture de l'écluse...

### Bon plein en pertuis

Route directe sur La Rochelle. Nos quatre croiseurs auront un long bord de bon plein à tirer. Regroupement. Le ciré agite le bras. Nous allons voir ce que nous allons voir ! Du sang ? Non. Mais quelques surprises, pourtant.

Parti en tête, impérial, le Gib'Sea a renouvelé sa belle démonstration. Pendant une bonne moitié de la route, le Feeling taquine son tableau tandis que, juste derrière, le First fait jeu égal avec l'Attalia.

La brise qui refuse impose un petit bord au ras des cailloux : aidé par un contre-courant favorable, l'Attalia reprend du poil de la bête. Il rejoint le tableau du Gib'Sea.

Sprint final : le Gib'Sea passe la digue le premier suivi de près par l'Attalia. Étonnant, décidément, ce First dériveur qui parvient à « se refaire » dans le louvoyage final de l'entrée de La Rochelle. Tandis que le Feeling, jouant de malchance, perd sa chemise en un bord suicide, dans le fort du courant.

Reste la conclusion de ce bord (qui vaut pour l'ensemble de l'essai) : après dix milles d'une superbe prestation des barreaux, concentrés comme s'ils défendaient leur tête, l'écart entre le premier et le dernier – y compris l'erreur de son bord suicide – n'excède pas deux cents mètres. C'est vraiment peu. Moralité : ce ne sont pas tant les performances qui font la différence, que la conception et la qualité des emménagements. Ce que nous vous détaillons dans les pages suivantes.

Ainsi, le sang n'a pas coulé. Un jour j'inviterai un canote tout à fait dépassé à l'un de ces essais. Un voilier d'avant-hier, probablement. Et je pourrai enfin écrire : « Ah ! celui-là, il était carrément nul. On lui a tourné autour... » Et je recevrai une pleine corbeille de lettres de lecteurs qui me féliciteront pour l'objectivité des essais comparatifs ! □

1	
2	3
4	5



1. Course sous spi entre, de droite à gauche, le Gib'Sea 32, le Feeling 920, le First 305, l'Attalia 32.
2. Facile à équilibrer avec ses nombreux réglages parfaitement disposés, le Gib'Sea 92.
3. Caractéristique, le hublot ménagé dans la coque du Feeling 920 éclaire la cabine arrière.
4. Parfaitement classique, l'Attalia 32 a renoncé aux avantages des lattes de bois sur les bancs de cockpit.
5. Une jupe personnalise la carène ventree du First 305.





Quatre voiliers. Quatre 9,20 mètres :  
le Gib'Sea 92, le Feeling 920,  
l'Attalia 32 et le First 305. Tous dotés de  
deux vraies cabines privées. Avec ces  
canotes, toutes les navigations sont  
permises. A vous le Spitzberg ou  
les Canaries, l'Irlande ou la Turquie !  
Sans claustrophobie : ils sont spacieux.  
Ni difficulté : ces bateaux sont faciles  
à manœuvrer. Et avec beaucoup  
de plaisir, car tous se laissent  
cravacher comme de vrais racers  
qu'ils sont aussi. Des bateaux  
chics et speed, sports et choc,  
qui se tiennent de très près.

---

*par Pierre-Jean Soler*

---

*photos Gérard Beauvais*

---

**SPORTS ET CHOC**



GIB'SEA 92  
FEELING 920  
ATTALIA 32  
FIRST 305

*La bataille  
est lancée  
entre,  
de gauche  
à droite,  
l'Attalia 32,  
le Gib'Sea 92,  
le First 305,  
le Feeling 920.*

**CHICS ET SPEED**